Cena 10 zł

9 – 16 LUTY 1947

ROK II
Nr 6 (34)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

MODELARZE ŁOTEWSCY

NA ZAWODACH MODELI LATAJĄCYCH W MOSKWIE

MODELARZE, DO PRACY!

PRZYGOTOWUJEMY SIĘ DO ZAWODÓW

(prz) Uwaga inżynierowie, konstruktorzy, piloci i mechanicy „małego lotnictwa"!

Dzielimy się dziś z Wami radosną i ważną nowiną.

DNIA 22 — 25 CZERWCA BR. W KOBYLNICY POD POZNANIEM ODBĘDĄ SIĘ II OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH ORGANIZOWANE PRZEZ LIGĘ LOTNICZĄ.

Regulamin Zawodów znajdziecie już wkrótce w lutowym numerze miesięcznika „Skrzydlata Polska". Karty zgłoszeń oraz inne szczegóły i wskazówki zamieści w najbliższych swych numerach „SiM".

Zanim jednak będziecie studiować regulamin i wypełniać kartę zgłoszenia, chcę Wam powiedzieć parę słów od siebie. Chcę podać Wam kilka najważniejszych punktów niepisanego, lecz jakże ważnego regulaminu — regulaminu rycerskiej i sportowej tradycji „małego lotnictwa".

I. Budowa dobrego samalotu to wielka i niełatwa rzecz. Nie zrażaj się przeciwnościami. Nie denerwuj się nie rzucaj rozpoczętej pracy, nie partacz. Niedokładność i niedbalstwo w budowie samolotu przynosi katastrofę, niedbalstwo i niedokładność w budowie modelu przynosi klęskę.

II. Modelarz to dobry kolega i uczciwy zawodnik. Pamiętaj, że największe zwycięstwo to nie tylko Twoje własne, to zwycięstwo Twojej grupy, Twojego zespołu. Pomagaj w pracy swoim kolegom w modelarni, udzielaj rad i wskazówek. Nie ukrywaj zazdrośnie tajemnicy swojego modelu. Dziel się nią z innymi. Pamiętaj, że idzie nie tylko o Twoje osiągnięcia, a o osiągnięcia całego polskiego modelarstwa.

III. Modelarstwo to wstęp, to początek pracy w „wielkim lotnictwie". Lotnictwo potrzebuje ludzi wykształconych. Pamiętaj, że Zawody Modelarskie przypadają akurat na koniec roku szkolnego i by na nie pojechać, musisz przede wszystkim uporządkować swoje stosunki z matematykę, fizyką i innymi przedmiotami szkolnymi.

Ufajcie mi jako starszemu koledze, zastanówcie się nad tymi trzema punktami i...

Do zobaczenia na starcie!

W numerze 4-tym „Skrzydeł i Motoru", w lipcu 1946 r. w artykule wstępnym p. t. „Wspólnymi siłami" zwróciliśmy się do czytelników z apelem o pomoc w redagowaniu naszego tygodnika.

Nasz apel nie pozostał bez echa. Do Redakcji napływają dziesiątki listów, artykułów i reportaży.

Są wśród nich bardziej lub mniej wartościowe. Są takie, które drukujemy i takie, które wędrują do kosza. Zamieszczony poniżej reportaż, pisany przez młodego chłopca — modelarza z Jeleniej Góry, niech będzie wzorem jak należy pisać, jak należy z nami współpracować.

List do Redakcji i artykuł kolegi Czesława Kaizera zamieszczamy bez zmian.

Dziękujemy kolego Cześku za dobry artykuł!

Prosimy wszystkich innych naszych czytelników o współpracę w redagowaniu pisma. (red.).

NIECH SIĘ SMYKI WYUCZĄ NA MODELARZY

Czesław Kaizer

Szanowna Redakcjo!

Szanowny Panie Redaktorze!

Załączony artykuł poświęcam Szkole Modelarstwa Lotniczego w Jeleniej Górze i nauce modelarstwa.

Moim życzeniem jest, gdyby to było możliwe, ujrzeć mój artykuł w tyg. „Skrzydła i Motor", lub innym piśmie lotniczym.

Załączony artykuł powinien, jak sądzę, uledz jeszcze przeróbce stylistycznej, gdyż pierwszy raz w życiu próbuję swych sił. Jestem bowiem rolnikiem, posiadającym tylko szkołę powszechną.

Czuję głód nauki bardzo silnie. Chciałbym ją pochłaniać — po prostu pożerać.

Prócz pracy rolnej nie posiadam żadnych innych kwalifikacji, poza teoretycznym kursem szybowcowym. Zapoznałem się z elementarną nauką modelarską, którą pobieram w Jeleniej Górze, dokąd skierowano mnie z Ligi Lotniczej, po wyłuszczeniu tam swych zamiarów, skonstruowania modelu samolotu własnego pomysłu.

Byłem swego czasu u Was w Redakcji, kupując komplet „Skrzydlatej" i „Skrzydeł i Motoru", rozmawiając przy tym na temat owego projektu, którego opis tam pozostał. Udałem się też zaraz do wspomnianej powyżej Ligi Lotniczej, której adres otrzymałem u Was.

Konstatuję teraz, że pozostawiony w Redakcji projekt jest całkiem błędny i niewłaściwy. Konstruuję obecnie w Szkole Jeleniogórskiej model, o którym napiszę do Redakcji później, gdy będzie gotowy i ostatecznie wydoskonalony. W konstrukcji tego modelu postępuję bardzo wolno i ostrożnie, ażeby nie uledz błędom, tak z początku częstym.

Życzę pomyślnego rozwoju Waszego czasopisma w Nowym Roku i pozostaję z głębokim szacunkiem

Kaizer Czesław

Jelenia Góra, dnia 15.1.1947 r.

* * *

Fabryka wyrobów dzianych w Jeleniej Górze ul. Drzymały nr 4 została przeniesiona do Lignicy. W dużej hali fabryki zaległa cisza i pustki, ale nie na długo.

W niedługim bowiem czasie w murach dawniejszej fabryki zapanowało życie i ruch nieustępujący w niczym poprzedniemu. W dużej hali pofabrycznej rozgościli się modelarze jeleniogórscy.

— No był już czas najwyższy, żeby Szkoła Modelarstwa Lotniczego otrzymała taki gmach — mówię do Kierownika szkoły, prof Blarowskiego. — Tam przy ul. Osóbki-Morawskiego było już dla takiej szkoły za ciasno...

— Jesteśmy już tutaj panami — mówi instruktor Szczepaniak, chodząc po olbrzymiej pracowni modelarskiej, zacierając z radości ręce.

Musimy co prędzej szyld powiesić — proponuję instruktorowi — ażeby każdy wiedział, że teraz już tutaj, a nie tam mieści się modelarnia. — Zabraliśmy się zaraz do roboty i przy pomocy kolegów umieściliśmy szyld nad głównym wejściem do gmachu szkoły.

Skutki tego okazały się zaraz następnego dnia.

Jedzie sobie pewien wieśniak koło szkoły i coś zauważył.

— Acha, to tu szkoła.

— Wiesz, co żono — będzie trzeba dać wreszcie naszych smyków na naukę. Zaraz też zatrzymał konia, zszedł z wozu, lejce dał żonie i wali do gmachu modelarni.

Kierownika szkoły modelarskiej prof. Blarowskiego, zastał w biurze.

—Czego sobie pan życzy? pyta profesor.

Panie majstrze — chciałbym tu swoich synów dać na naukę. Jeden ma lat 14, drugi 16. Obydwóch chciałbym dać wyuczyć na malarzy.

Ależ to nie żadna szkoła malarska, tylko modelarska — rzecze profesor —pan chyba źle szyld przeczytał.

Chłop zafrasował się, że źle trafił.

— A przepraszam pana, — mówi — to ja się przejrzałem. Widocznie źle przeczytałem.

Zainteresowało go jednak słowo „modelarska“ usłyszane z ust profesora. Chłop w swoim życiu nigdy jeszcze w modelarni nie był, a teraz niespodziewanie znalazł się w niej. Modeli też jeszcze nie widział. O jakichś tam „modelach“ to tylko słyszał.

— A co to takiego jest modelarnia? — panie majstrze. Co to tu wyrabiają? — pyta zmierzając ku odejściu.

—Małe samoloty, panie gospodarzu — mówi profesor — modele samolotów, chodźcie popatrzeć.

Ciekaw był chłop, co to są za modele. Poszedł za profesorem do osobnej salki, przeznaczonej specjalnie dla gotowych modeli. Tam ujrzał całe rzędy wiszących samolocików, a ujrzawszy je popadł w zdumienie.

— Takie to są te modele? O dla Boga! co to za cuda! o dla Boga!

Podumał, pomyślał... po chwili pyta nieśmiało.

— A co z tymi modelami robicie, panie „mistrzu“? — (Teraz już mówił mistrzu).

Nadszedł właśnie instruktor Szczepaniak, a ubawiony, widząc zdziwienie chłopa odpowiada za profesora:

Powieziemy je później na jarmark. Będziemy je sprzedawać po 500 zł i więcej za sztukę —zażartował.

— Panie „najsłodszy“ może ja mógłbym jednego kupić? o... tego niebieskiego — tu wskazał na model ślicznie wykonany, dzieło uczennicy Węglińskiej — i wyciąga zaraz pieniądze.

Na co macie kupować — odpowiada profesor. — Synowie wasi sami mogą się nauczyć, tylko ich tu przyślijcie.

Zdziwiony chłop, że takich rzeczy może nauczyć się każdy prosty chłopiec, nie wierzy, mówiąc...

— Ale panie „mistrzu“ — moi synowie mają tylko szkołę powszechną...

A cóż to pan myśli — mówi profesor — nie takich, ale dzieciaków już od 10 lat postarałem się nauczyć i jakie świetne modele robią. Popatrz pan na ten o.. lub na tamten. To jest model chłopca Stanisława Dudka, który jeszcze 10 lat nie ukończył. Uczeń czwartej klasy, szkoły powszechnej. Uczy się u nas dopiero dwa miesiące. Przy dobrej chęci i systemie nauki, nauczę ja i pańskich synów na modelarzy.

Wieśniak zaczynał powoli wierzyć w słowa profesora. Poskrobał się po głowie.

— Wie pan co ,panie „mistrzu“ ja swoich synów nie daję już uczyć na żadnych malarzy, tylko na modelarzy. Niech się smyki wyuczą coś takiego pięknego. Od jutra posyłam ich tutaj.

Podziękował serdecznie za objaśnienie, pochwalił Boga i poszedł.

Nazajutrz szkoła modelarska miała już dwóch uczni więcej, którzy na drugi dzień przyprowadzili jeszcze innych. Coraz to nowi stale napływają. Życie szkoły i ruch co dzień większy.



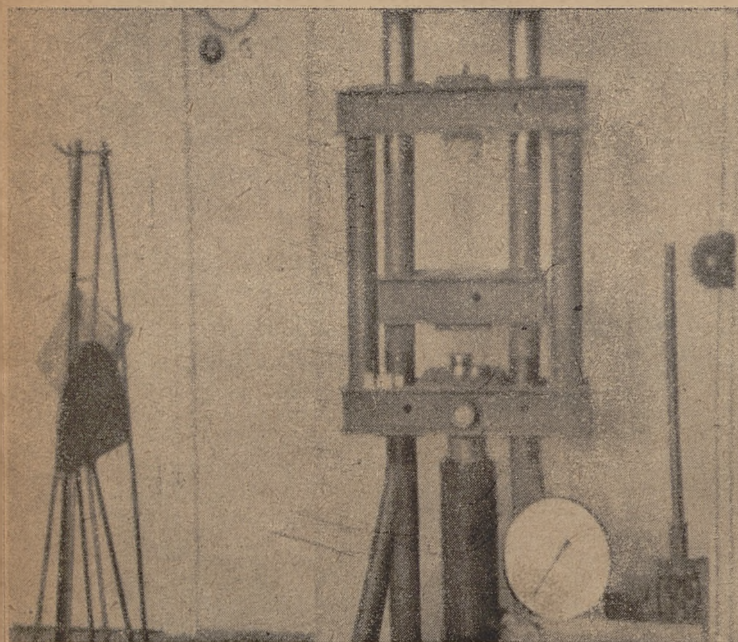
Na zdjęciu:

Instr. Jan Bury z Poznania, jeden z nestorów modelarstwa polskiego.

W gościnie u szpaków po raz drugi

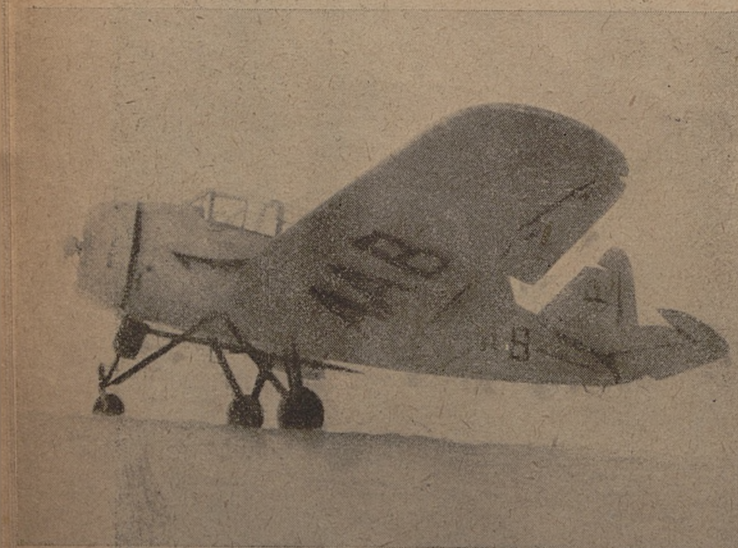


Tunel aerodynamiczny. Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych



u góry: ...przyrządy służą do badania wytrzymałości materiałów...

u dołu: ... stanął przed hangarem, nastroszony wszystkimi sterami ..



Ranek wstał na Mokotowie chmurny i zlekka zamglony. Śnieg wałęsał się w powietrzu w mroźnym, styczniowym wiaterku. Redakcyjny „weteran przestworzy„ wyjrzał przez okno i stwierdził, że „można lecieć". Innego zdania jednak była „budka Parczewskiego" (tak od pewnego czasu, nie wiem dlaczego, nazwano stację meteo) i srogi major J., dowódca jednostki „Kukurużniaków". Trzeba było czekać.

Że jednak sprzyjało mi szczęście, „Skrzydlata" i „S i M" — około 11-tej wyjrzało słonko, śnieg zaczął się namyślać czy warto jeszcze długo padać i... nad nami zaterkotał poczciwy PO—2.

Po paru minutach wzbijając chmurę śnieżnego pyłu startowaliśmy do lotu w gościnę do „szpaków", Kierunek — Łódź L. W. D.

Godzina startu 11.03. Godzina lądowania 12.10. Najważniejsze obserwacje i spostrzeżenia: strasznie mi zmarzły nogi (dlaczego? — nie rozumiem — przecież bliżej słońca).

Tyle co do lotu.

W biurach Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych nie zastajemy prawie nikogo. L. W. D. to taka dziwna instytucja, w której stosunkowo mało ludzie urzędują, ale za to pracują sporo.

W poszukiwaniu dyrektora Sułkowskiego zaglądamy do budynku tunelu aerodynamicznego i .. trafiamy akurat na ciekawe doświadczenie: inż. Sołtyk przeprowadza dmuchanie dwóch modeli samolotów. W tunelu dudni, świszczy i warczy powietrze, silnik, śmigło i cicho gwiżdżą druty, do których przymocowany jest model.

— Uwaga! Pomiar.

— Trzydzieści dziewięć...

— Trzydzieści siedem...

— Zapisać: „trzydzieści siedem".

W naszej obecności odbywa się tajemnicza rozmowa Inżyniera z Doświadczeniem.

Po chwilach tunel cichnie — pomiar skończony.

Razem z dyrektorem Sułkowskim idziemy do biura konstrukcyjnego.

Tuż przy drzwiach witają nas jakieś dziwne przyrządy, wyglądem swym przypominające narzędzia tortur średniowiecznych. Dyrektor wyjaśnia nam, że biuro konstrukcyjne jest zarazem małym laboratorium doświadczalnym, a przyrządy służą do badania wytrzy-

małości materiałów. Ten z lewej, to młot Charpy'ego, służący do badań wytrzymałości złamania, a z prawej maszyna wytrzymałościowa do prób na zgniatanie i rozrywanie, skonstruowana przez przemyślnych „elwudziarzy" z podnośnika samolotowego.

Gdy tylko odwróciłem się od maszyn, dyrektor Sułkowski, kładąc palec na ustach, pokazuje mi duży, zarysowany arkusz papieru, rozpięty na desce kreślarskiej. Na arkuszu tym...niestety, muszę dochować dyskrecji obiecanej w L.W.D. Powiem Wam tylko w wielkiej tajemnicy, że dwusilnikowy, dziesięcioosobowy i...palce lizać. Szef grupy konstruktorów L.W.D., inż. Sołtyk z zamiłowaniem pieści go suwakiem logarytmicznym.

Teraz dopiero wyjaśniamy dyr. Sułkowskiemu cel naszej wizyty — przyjechaliśmy sfotografować „Szpaka-3" i zobaczyć go w locie.

— W locie go nie zobaczycie, — mówi dyr. Sułkowski — gdyż nasz pilot - oblatywacz wyjechał do Wrocławia. Musicie mi wierzyć, że lata pięknie, a słucha sterów jeszcze lepiej niż jego starszy brat „Szpak-2". A co do fotografii, umawiamy się na jutro rano. Zgoda?

— Zgoda.

Żal nam trochę że nie zobaczymy „trójki" w powietrzu, ale tymczasem oprócz oblatywacza nikt nie ma prawa pilotować „Szpaka-3". Takie jest prawo lotnicze. A lotnicy są posłuszni prawu.

* * *

Z wizytą do „Szpaka-3" wybraliśmy się w piątkę: mechanik Ł.W.D. Wacław Zarucki, dobry znajomy „trójki" (montował ją własnymi rękoma), szofer Geniek Kwaśniak, „naczelny" Redakcji (wysoki okularnik), ja we własnej osobie i Ona — półtoratonowa „Canada" pachnąca benzyną.

Trójkołowy noworodek drzemał sobie w hangarze na Dąbrówce i bardzo niechętnie nas powitał. Musieliśmy go po prostu ordynarnie wypychać, bo sam nie chciał wyjść na śnieg i wiatr. Stanął wreszcie przed hangarem nastroszony wszystkimi sterami, klapami i lotkami, jak przebudzony ze snu.

Kiedy jednak usłyszał, że jestem z „SiM"-u, że chcę mu zrobić zdjęcia i że to przecież dla dobra naszego polskiego lotnictwa, mrugnął na słonko by wyszło zza chmur i uśmiechnął się do nas wszystkimi siedmioma cylindrami. Pozwolił „naczelnemu" wdrapać się na skrzydło, wleźć do środka i prosił, by w jego imieniu pozdrowić wszystkich czytelników „SiM"-u.

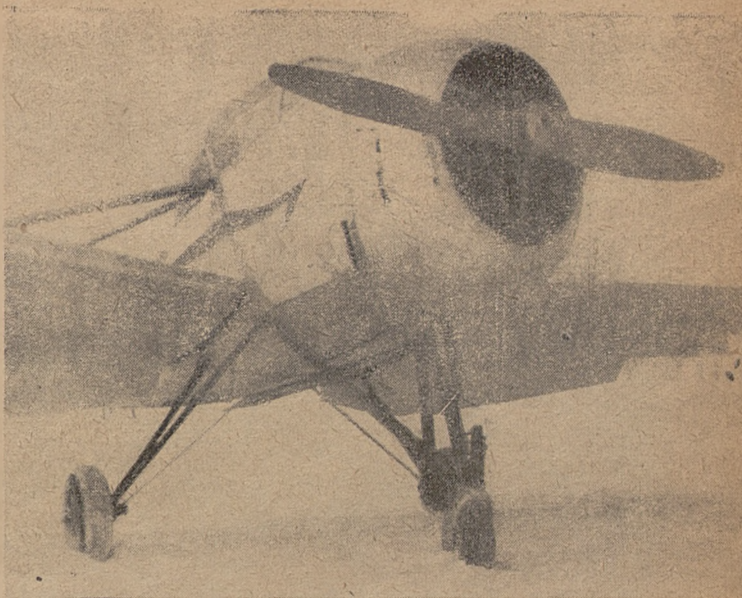
Bardzo niechętnie wracał do hangaru.

* * *

Wracając przez Łódź na lotnisko do swego „PO-2", kupiłem najnowszy numer „SiM"-u.

Zacząłem go czytać zaraz po starcie. Skończyłem w chwili, gdy maszyna kładła się w wiraż do lądowania nad Mokotowem. Nogi mi wcale nie zmarzły. Okazuje się, że lektura „SiM"-u to pierwszorzędny środek na mróz.

(peleng)

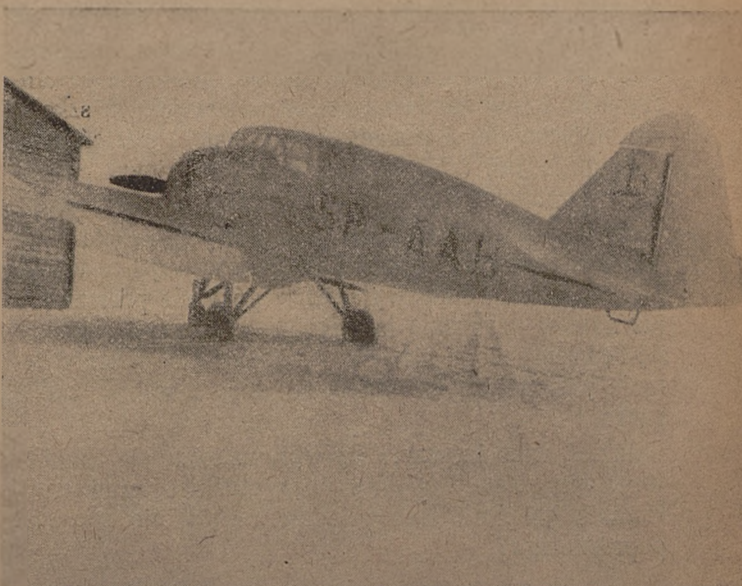


...Uśmiechnął się do nas wszystkimi cylindrami...



...Pozwolił „naczelnemu" wdrapać się na skrzydło...

u dołu: ... Bardzo niechętnie wracał do hangaru...





NOWY PROGRAM SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO

Mieczysław Szawarski

Lotnictwo postępuje naprzód siedmiomilowymi krokami. Każdy miesiąc przynosi nam nowe wynalazki i udoskonalenia. Na stronicach naszych pism lotniczych, widzimy coraz to nowe, doskonalsze typy maszyn.

Odbudowa polskiego lotnictwa postępuje naprzód, w stale wzrastającym tempie. Każdy dzień przynosi nam nowe osiągnięcia. Codziennie armia budowniczych naszego lotnictwa zyskuje nowych żołnierzy, pokonuje nowe trudności, odnosi nowe zwycięstwa.

Jednym z tych licznych osiągnięć, stojącym pod względem ważności w pierwszym szeregu, jest wprowadzenie nowego, ramowego programu wyszkolenia w pilotażu szybowcowym.

Gdy wiosną tego roku spotkamy się z Wami na starcie w Ośrodkach i Szkołach Szybowcowych obowiązywać nas będą już nowe prawa, nowe zadania, nowe wymagania.

Jaki jest cel szkolenia szybowcowego?

Jeden z autorów „Ramowego programu", stary, doświadczony szybownik (sercem i duszą tak młody jak Wy), prof. Włodzimierz Humen tak pisze w „Skrzydlatej Polsce" (nr 1 (20) — 1947 r.) o celach szybownictwa:

„Celem wyszkolenia szybowcowego winno być pełne przygotowanie teoretyczne i praktyczne pilota do latania na szybowcach wyczynowych i samolotach szkolnych. Doświadczenie wykazało, że dotychczasowe szkolenie do kat. „B" poza selekcją nie spełnia swojej roli w podstawowym szkoleniu motorowym. Pełne natomiast wyszkolenie szybowcowe, przeprowadzone w myśl nowego programu, poważnie ograniczy ilość lotów na dwusterze w podstawowym szkoleniu motorowym, a ponadto wykształci wartościowy element ludzki, odznaczający się wyrobionym „morale" i gruntowną znajomością żywiołu powietrznego".

Nowy program szkolenia normuje wymagania stawiane uczniom przy starcie z liny gumowej i za wyciągarką. Niemożliwość wyjazdu w góry nie przeszkodzi już nam w uzyskaniu jakiejkolwiek kategorii. Szkolić się będziemy mogli nie tylko na zboczu, ale także w terenie płaskim, na którym będzie mogła stanąć wyciągarka.

Jakież więc inowacje są wprowadzone do „Ramowego programu"? Czym, poza możliwościami uzyskiwania kategorii za wyciągarką, różni się on od poprzedniego?

Różni się on w wielu zasadniczych sprawach, a najważniejsze z nich to **konieczność ukończenia przed szkoleniem kursu teoretycznego** i zwiększenie wymagań stawianych uczniowi na II — im stopniu szkolenia.*).

Nie spotkamy już na szybowiskach takich, co to będą pytać „gdzie szybowiec ma ogon" i będą się starać „latać nisko i powoli".

Pilot kategorii „B" nie będzie już spoglądał na „Bebika" (popularny szybowiec treningowy) z podziwem i zazdrością, bo kat. „B" otrzyma dopiero po zapoznaniu się nie tylko z maszyną szkolną, ale i przejściową „Salamandrą" i treningowym „Bebikiem".

Szkolenie w zakresie I i II-go stopnia („A" i „B") trwać będzie 6 tyg. i obejmie 60—70 lotów na ucznia.

Przejście do lotów wyczynowych przestanie być nieosiągalnym marzeniem uczni — szybowników.

Nowy ramowy program szkolenia w pilotażu szybowcowym, nam pilotom pozwoli bez trudności osiągać kolejno stopień III i IV-ty, a polskiemu lotnictwu da młode kadry dobrze wyszkolonych ludzi powietrza, synów szybowcowych skrzydeł.

---

*) Pełny tekst „Ramowego programu wyszkolenia w pilotażu szybowcowym" został zamieszczony w numerze 1 (20) „Skrzydlatej Polski" na str. 4 (styczeń 1947).

Czy jutro będzie pogoda?

TAJEMNICZY SZYFR ARMII POGODY

mgr. Władysław Parczewski

Już w XIX wieku zwrócili uwagę meteorolodzy, że obszary wysokiego i niskiego ciśnienia nie pozostają w miejscu, w którym się sformowały, lecz wędrują przeważnie z zachodu na wschód. Dobrze byłoby wiedzieć, co się dzieje wokół nas: czy nie zbliża się ku nam niż wraz z towarzyszącymi mu opadami, niskimi chmurami... pomyślano sobie. W tym celu trzeba wykreślić izobary, z ich ukształtowanią zorientować się w kierunkach wiatrów górnych, trzebaby też ustalić położenie obszarów, ponad którymi pada deszcz, śnieg, występują burze itp. Da się to wykonać tylko wówczas, jeśli będziemy mieli wiadomości o pogodzie, panującej nad rozległymi obszarami mórz, oceanów, kontynentów.

Niełatwa to jednak była sprawa, gdyż na przeszkodzie stał brak środków łączności., i co ważniejsze pieniędzy. Nie zdawano sobie sprawy z korzyści praktycznych, jakie wynikłyby ze zorganizowania meteorologicznej służby łączności. Dopiero, gdy dnia 14 listopada 1854 roku nad miejsce postoju floty angielsko-francuskiej, oblegającej Sewastopol, nadciągnęła wyjątkowo silna nawałnica—uszkadzając szereg okrętów, a jeden zatapiając — zaczęto poważnie myśleć o tym, jakby się uchronić przed tego rodzaju niespodziankami. Ówczesny francuski minister wojny zwrócił uwagę, że nieco wcześniej podobnie silny huragan przewalił się ponad Francją, Austrią i innymi krajami Europy. — Czyżby to była ta sama burza, która w parę dni potem zniszczyła nasze okręty? — pomyślał sobie i polecił zbadać tę sprawę Leverrierowi, dyrektorowi Obserwatorium Paryskiego. Wyniki badań były rewelacyjne: okazało się mianowicie, że nawałnica, która pojawiła się u zachodnich wybrzeży Francji, przeciągnęła ponad Europą i wreszcie dotarła do Krymu. Gdyby zatem dano znać dowódcy floty o zbliżaniu się huraganu, to miałby czas zarządzić odpowiednie środki ostrożności. Sprawa stała się głośną. Zaczęto poważnie myśleć o zbieraniu danych o pogodzie z dużych obszarów ziemi.

— Co jednak robić z plikami depesz po ich nadejściu do Centralnego Biura Pogody?

Trzeba je poumieszczać obok siebie — na mapie zaopatrzonej w kontury lądów i zarysy masywów górskich — aby jednym nieomal rzutem oka można było objąć stany pogodowe, występujące jednocześnie na dużej przestrzeni. Tego rodzaju mapy, na których widnieją dane o pogodzie, występującej jednocześnie na większych obszarach ziemi, nazywamy **mapami synoptycznymi**, lub wprost **mapami pogody**.

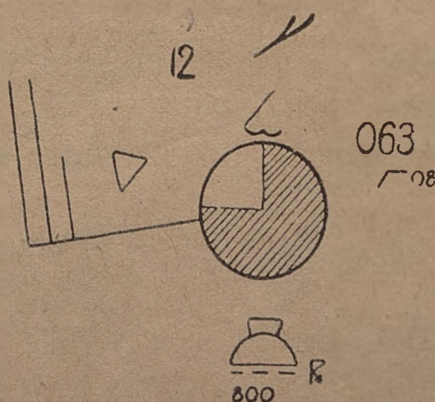
Aby stać się posiadaczem wiadomości o pogodzie, panującej na dużych połaciach ziemi trzeba było: wystarać się o odpowiednie środki łączności; ustalić godziny, o których jednocześnie we wszystkich posterunkach meteorologicznych zostaną wykonane obserwacje; uzgodnić, nad którymi z czynników meteorologicznych mają być wykonywane obserwacje, oraz obmyśleć sposób jak najkrótszego zapisywania wyników pomiarów. Sprawa szybkiego przekazywania depesz została radykalnie rozwiązana z chwilą wynalazienia radia. Za pośrednictwem jego, każdy z krajów wysyła co parę godzin, odpowiednio zaszyfrowane depesze, które na falach eteru docierają do Instytutów Meteorologicznych całego świata.

Mimo, że komunikaty meteorologiczne nadaje się przez radio o takiej porze, aby terminy, w których przekazują swe depesze poszczególne kraje nie kolidowały ze sobą, to jednak trzeba wytrawnego radiotelegrafisty, aby szybko i bezbłędnie przelewał na papier tysiące depesz synoptycznych. Jeśli chcemy — jak to zwykle bywa — wykreślić europejską mapę pogody trzy razy dziennie, to musimy w ciągu roku odebrać przez radio około ćwierć miliona depesz. Na zanotowanie tej ilości depesz trzeba zużyć ponad 7 tysięcy arkuszy papieru, mimo, że komunikaty meteorologiczne są podawane za pomocą umówionych cyfr.

Każda z takich depesz musi zawierać wiadomości o wszystkich główniejszych czynnikach meteorologicznych, wyrażone w postaci cyfr, ustawionych grupami po pięć cyfr w każdej (Tabl. I). Pierwsze trzy cyfry, na początku depeszy, oznaczają numer posterunku meteorologicznego. Na przykład, cyfra 556, na początku depeszy oznacza, że dana depesza została wysłana z Warszawy; cyfra 552 — to Poznań; 557 — Łódź; 411 — Wrocław; 405 — Gdańsk; 109 — Katowice... Następne cyfry oznaczają kolejno rodzaj chmur niskich i średnich, ogólną charakterystykę pogody, widzialność...

55687 — 81754 — 88595 — 06312 — 71108
55287 — 25746 — 61507 — 06414 — 80404
55799 — 97537 — 94608 — 07213 —9X502
41109 — 01790 — 20304 — 08415 — 59806
40500 — 01790 — 22202 — 10116 — 51704
10900 — 00790 — 22101 — 11917 — 41202

Tabl. I. Depesze synoptyczne



rys. 1

Dajmy na to, depesza:
55687 — 81754 — 88595 — 06312 — 71108
mówi nam, że ponad posterunkiem warszawskim: niebo jest w $^{3}/_{4}$ pokryte przez chmury niskie i średnie typu kłębiastego (Cu, Cunb, Acu), a górą widnieją delikatne chmury pierzaste, porozrzucane gdzieniegdzie na tle błękitu nieba. Dolne granice cumulusów znajdują się na wysokości około 800 metrów ponad poziomem gruntu. Na jakiś czas przed do-

konaniem obserwacji szalała nad posterunkiem silna burza, a obecnie z wypiętrzonych zwałów chmur kłębiasto-opadowych, pada obfity grubokroplisty deszcz, zmniejszając przejściową doskonałą przejrzystość powietrza, do 6 kilometrów. Porywisty wiatr zachodnio - południowo - zachodni wieje z prędkością około 40 km godz. W ciągu trzech ostatnich godzin przed obserwacją ciśnienie wzrastało, aż wreszcie osiągnęło wartość 1006,3 mb. Termometr, umieszczony w klatce żaluzjowej, wskazuje temperaturę 12⁰ C powyżej zera, a wskazówka, wisząca obok hygrometru, wskazuje wilgotność względną równą 75%.

Naumyślnie rozszyfrowałem jedną z depesz, aby Wam z całą jaskrawością uwidocznić jak wiele miejsca zajmowałyby depesze, gdyby nie były szyfrowane. Przekazywanie wiadomości meteorologicznych w postaci szeregu cyfr daje nam nie tylko oszczędność na papierze, ale co stokroć ważniejsze, pozwala na skrócenie do minimum czasu przekazywania depesz, dzięki czemu wkrótce, po wykonaniu obserwacji lub wysłaniu ostrzeżenia o zjawisku groźnym dla lotnictwa. dowiaduje się o tym cały świat.

W zacisznych pokojach, umieszczonych obok Biura Pogody, radiotelegrafiści odbierają niemal bez przerwy depesze, napływające zewsząd na falach eteru. Jeden arkusz za drugim przechodzi od nich do rąk kreślarza, który co chwila ogarnia spojrzeniem arkusz zapełniony kolumnami cyfr i wprawnym ruchem pióra narzuca wokół kółeczek symbolizujących na mapie posterunki meteorologiczne: szybkość i kierunek wiatru, ciśnienie, tendencję barometryczną, rodzaj i natężenie opadów, przebieg pogody w ciągu ostatnich trzech godzin przed obserwacją, mgłę, burzę, temperaturę, widzialność, wilgotność, zachmurzenie, chmury średnie, wysokie i niskie wraz z zaznaczeniem ich podstawy. Mapa, usiana setkami zielonkawych kółek, zapełnia się szybko rojem kropeczek, przecinków, kresek, strzałek, trójkącików, gwiazdek, nawiasów, zygzaczków (Tabl. II). Obok każdego z kółeczek umieszczona jest numeracja posterunku meteorologicznego, znajdującego się w danym mieście. Na przykład Warszawa jest dla meteorologa zielonkawym kółkiem, oznaczonym liczbą 556. Mimo, że cyfr tych widnieje na mapie z górą ponad pół tysiąca, każda z nich tkwi w pamięci kreślarza, który bez wahania zdąża od kółeczka do kółeczka, by otoczyć je wieńcem znaków synoptycznych. Jeśli dyżurny synoptyk, urzędujący dajmy na to w centrali warszawskiej, zapragnie dowiedzieć się, jak tam z pogodą w stolicy, to nie potrzebuje wychodzić przed budynek Biura Pogody i badawczym spojrzeniem obrzucać niebo, wystarczy by zerknął okiem w stronę kółeczka oznaczonego cyfrą 556,

ww	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	W	N	C_L	C_M	C_H	C	[	a	
00					=	∞	§	‹	=	(≡)		○				–	□	⌒	0
10	(•)/•	(R)	(S)	∇	∧	⩓	)(	⨯	⨯	⨯		◷	◠	∠	⎵	⁄	⊡	⁄	1
20	⊙/⊙	,]	•]	*]	•*]	•∇]	*∇]	∆∇]	R]	R]		①	∆	∠	⎵	∠	⊡	∫	2
30	⊜	S|	S	|S	SS	⊕	+	⇸	+	⇻	S/+	◔	⌛	ω	¬	∫	□		3
40	⊜	≡]	≡]	≡|	≡|	≡	≡	|≡	|≡	≡	≡	◑	⌽	∂	⁄	◡	⌞*⌟	✓	4
50	⊙	,	,,	;	,’,	;,	;’,	≡	•,	•,	,	◕	◡	ω	⎵	<	⊡	∖	5
60	⊙	•	••	:	∴	⋮	⁛	≡•	•*	⋮	•	●	…	⌒	∠	◡	⊡	∖	6
70	⊛	*	**	*:	**	⋮	**	≡*	∆	←→	*	●	⌛	∞	⎵	∠	⊡	∿	7
80	⊙/⊙	•∇	•∇	*∇	*∇	•∇	•∇	*∇	∆∇	∆∇	∇	●	∆	Π	⎵	◠	⊡		8
90	Ⓚ	R]•	R]•	R/R	R	R/R	R	R/R	R	R	R	⊗	⌛	∂	∠	⌛	⊡	⌒	9

Tablica II

a z przedziwnych znaków rozsianych wokół niego (rys. I) wyczyta: czy i jakie chmury piętrzą się ponad dachami kamienic, jak silny wiatr hula po alejach parku łazienkowskiego i krętych uliczkach Starego Miasta, czy smugi deszczowe zraszają obficie licznych przechodniów... Spróbujmy i my zapoznać się z tym „pismem synoptycznym" przynajmniej na tyle, abyśmy mogli — jeśli nie gładko to przynajmniej zająkując się — odczytywać mapy pogody. Wszystkich symboli jest około 150. Wam wystarczy jednak jeśli zapamiętacie około 20 symboli przytoczonych w tablicy III. Wyjaśnijmy przy tym, że: kropka oznacza — deszcz; gwiazdka — śnieg; przecinek — mżawkę, to jest drobniutki deszczyk, wypadający jedynie podczas mglistej pogody; trójkącik zwrócony ku górze oznacza — krupę, a takiż sam zaczerniony trójkącik — grad. Zaznaczyć przy tym trzeba, że zarówno grad jak i krupa wypadują jedynie z cumulonimbusów w postaci opadów przelotnych, dla oznaczenia których dodajemy pod symbolem opadowym trójkącik zwrócony wierzchołkiem w dół. Warto też zwrócić uwagę na terminy, odpowiadające zerowemu, ćwiartkowemu.., całkowitemu pokryciu nieba, gdyż napewno wielu z Was niebardzo rozróżnia np. termin chmurno od terminu pochmurno.

Po naniesieniu symboli na kilkaset stacji lądowych i morskich*), zaznaczamy: zieloną barwą — opady, żółtą — obszary mgieł, czerwoną — burze oraz kreślimy izobary. Z rozkładu izobar możemy łatwo odnaleźć kierunki wiatrów, a tym samym zorientować jakie powietrze napływa ku nam: polarne czy zwrotnikowe. Wszystko cośmy omawiali dotychczas to dopiero początek, po wykonaniu którego przystępuje do właściwej pracy meteorolog, przepowiadający pogodę, zwany synoptykiem. O jego wysiłkach pomówimy jednak dopiero w jednej z następnych pogadanek.

*) Rolę stacji morskich spełniają statki oceaniczne, które do depesz synoptycznych dołączają długość i szerokość geograficzną, dzięki czemu możemy łatwo wyznaczyć położenie okrętu w chwili wykonywania obserwacji.

Tablica III

• deszcz	≡ mgła	⁄ chmury wysokie
* śnieg	R burza	○ pogoda bezchmurna
, mżawka	‹ błyskawice	◔ pogodnie
∆ krupa	— chmury warstwowe	◑ dość pogodnie
▲ grad	◠ chmury kłębiaste	◕ chmurno
∇ przelotność opadu	∂ chmury średnie	● pochmurno

OPERACJA GROM 11-bis



...Pochyleni nad mapami i wykresami...

Kazimierz Goździewski ppor.

Noc. Pochyleni nad mapami i wykresami, leżącymi na stole, oficerowie sztabowi radzą nad czymś półgłosem. Słabe światło lampy naftowej, rozświetlającej mrok, rzeźbi ich mocne, stanowcze profile.

— A mnie się zdaje, że można im jednak wierzyć! — mówi pułkownik Stachoń — Oni naprawdę mają już dość wojny i boją się śmierci. A zresztą, — jak dotąd — wszystkie miejscowości i szczegóły które podali zgadzają się z danymi naszego wywiadu.

Major Szumla oponował.

— Jeżeli mamy podjąć tak ryzykowną wyprawę, w której mogą zginąć nasi ludzie, nie możemy się opierać na zeznaniach niemieckich lotników.

Lecz Stachoń nie ustępował. Zapalił się do tego planu i wierzył w całkowite jego powodzenie.

— Zresztą — kończył swój wywód — wierzę w odwagę i pomysłowość naszych skoczków, a wyprawa ta może ułatwić nam przerwanie frontu. Zgromadzeni oficerowie pokiwali twierdząco głowami.

Po dwugodzinnych naradach postanowiono wysłać następnej nocy trzech skoczków spadochronowych, umiejących dobrze po niemiecku, na zaplecze wroga, w celu opanowania lotniczej radiostacji nadawczej. Mieli oni, po zlikwidowaniu obsługi i po przejęciu szyfru, pracować tam tak długo ile się tylko da, wprowadzając w błąd samoloty niemieckie.

Po wydaniu odpowiednich zarządzeń sztabowcy zabrali się energicznie do drobiazgowego opracowania śmiałego planu. Blady świt zaglądał przez okno, gdy ukończyli swą pracę. Z zadowolonych, uśmiechniętych twarzy można było wnioskować, że projekt powinien się udać.

Tego samego dnia przybyli do sztabu trzej rośli, o śmiałych, energicznych ruchach, skoczkowie. Wyłuszczono im całą sprawę. Według planu, narysowanego na podstawie zeznań zestrzelonych Niemców zbudowano na stole plastycznym radiostację niemiecką z wszystkimi przejściami i ścieżynami, oznaczono miejsca posterunków i rozlokowanie nielicznej załogi wroga.

Spadochroniarze zabrali się energicznie do pracy. Odmierzali sobie ilość kroków, załamania i zakręty dróżek, wbijali sobie w pamięć topografię terenu przyszłej wyprawy.

Gdy nad światem rozciągnął się czarny welon nocy, zapakowani do polskiego Szcza-2 polecieli w mrok, aby wykonać powierzone im zadania. Było ich trzech: Staszek Gwizdała, Romek Zakościelny i Zbyszek Górniak. Wszyscy podoficerowie, sierżanci, młodzi chłopcy, na piersiach których widniało już nie jedno odznaczenie bojowe za dawne wyczyny frontowe. Tym razem jednak mieli na sobie szaro zielonkowe mundury niemieckie.

Na dużej wysokości w chmurach minęli linię frontu i po kilku minutach znaleźli się w rejonie niemieckiej radiostacji.

d.c.n.

...Nie możemy opierać się na zeznaniach niemieckich lotników...



...Postanowiono wysłać trzech skoczków spadochronowych...



Z kraju

SP — AAB SZPAK — 3

Dnia 23 grudnia w godzinach rannych wystartował z lotniska Lublinek w Łodzi do pierwszego lotu, nowy samolot turystyczny Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych — „Szpak-3", który otrzymał znaki rejestracyjne — SP—AAB.

„Szpaka" pilotował oblatywacz Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych — Antoni Szymański. Podczas próby lotu na lotnisku obecni byli dyr. L. W. D. — inż. Sułkowski, inż. Sołtyk, grono konstruktorów, przedstawiciele Rady Zakładowej oraz zaproszeni goście. Próby dały zadawalające wyniki.

Dane techniczne nowego samolotu przedstawiają się następująco:

szybkość maksymalna — 196 km godz.
szybkość lądowania — 70 km godz.
pułap — 4500 m
rozbieg — 100 m
dobieg — 60 m
waga własna — 650 kg
ciężar użytkowy (4 - osobowy + bagaż + paliwo) 500 kg
rozpiętość — 11320 mm
długość — 8140 mm.

„SALAMANDRY" ZNOWU LATAJĄ

Na lotnisku Instytutu Szybownictwa w Aleksandrowicach koło Bielska została już oblatana seria szybowca szkolnego - przejściowego „Salamandra", wyprodukowana przez Warsztaty Doświadczalno - Naprawcze I. S.

Start odbywał się za wyciągarką. Oblatywał pilot doświadczalny Instytutu Szybownictwa Piotr Mynarski.

Wszystkie egzemplarze okazały się w pełni udane pod względem technicznym i pilotażowym.

„Salamandry" te zostaną na najbliższy sezon szybowcowy przekazane do Szkoły Szybowcowej na Żarze (Międzybrodzie Żywieckie) i do Ośrodka Szkolnego Szybownictwa w Goleszowie.

SPEŁNIONE MARZENIA

Piękny wiosenny dzień. Wracamy ze szkoły. Ja ze swym kolegą Jędrkiem. Myśli nasze są gdzieś daleko, o szkole zapomnieliśmy. Idziemy prosto w stronę lotniska — zresztą jak zwykle, gdy jest pogoda. Niosą nas same nogi.

Omawiamy zda się całkowicie już wyczerpany temat. Zawsze coś nowego mamy sobie do powiedzena: to nowy typ samolotu, to znów jakieś ulepszenia silnikowe itd. Konstrukcje samolotów mniej więcej znamy, pracę załogi również, (oczywiście tylko z przeczytanych książek), ale to wszystko dla nas za mało.

My chcemy latać!

Marzymy, nie nawet modlimy się o założenie Klubu Lotniczego, który umożliwiłby nam poznanie najmniejszego szczegółu samolotu. Przecież, my tymi wiadomościami żyjemy! To jest naszym bodźcem do dalszej nauki w szkole!...

Naraz wzrok Jędrka dostrzegł to wielkie Coś.

Czytamy! — O, rety! — Nasze marzenia ziściły się! — Zaczynamy z radości skakać, ściskać, a nawet całować się i rozmawiać tak głośno, że przechodnie z ironią w oczach spoglądają na nas. I tak z dziesięć razy powtarzamy sobie wzajemnie o otwarciu „Aeroklubu Radomskiego". Nie dowierzamy swoim oczom i na powrót wlepiamy roziskrzone oczy w te cudnie składające się literki „Aeroklub Radomski"... Wreszcie jak szaleńcy pędzimy poprzez tłum przechodniów pod wskazany adres.

Serca nam biją, tchu brak—czy przyjmą nas?... Chwila, a już szuramy nogami, kłaniając się instruktorowi. Zdyszany Jędrek, wali bez „pardonu" — panie poruczniku, czy możemy zostać przyjęci do Klubu? — Ależ oczywiście, czekamy na to, aby jak najwięcej mieć członków— odpowiada porucznik — Wy jesteście pierwszymi, którzy się zgłosili! — Pytamy o to i owo, on z uśmiechem odpowiada, mówi o planach na przyszłe miesiące; o kursach teoretycznych i praktycznych na szybowcach; zachęca nas do współpracy (wcale nie potrzebnie to robił!).

Teoria poszła nadzwyczaj łatwo, trudniej już było, gdy nastąpiły loty na **prawdziwych szybowcach**, ale dla zapaleńców nie ma nic trudnego i dobiliśmy do kategorii „B". Wracamy ze szkoły szybowcowej z tryumfującymi minami; z maleńkimi, okrągłymi znaczkami, z mewkami na szafirowym polu, jako przeszkoleni szybownicy. Jakież to piękne!...

Jednak nam mało tego, chcemy znów latać, szkolić się dalej!

Eugeniusz Baćmaga

MODELARZE BIELSCY I BIALSCY PRACUJĄ

Było nas dwoje, t. zn. Mietek i ja. Lokal przyznany na modelarnię obejmował cztery wielkie pokoje, zawalone szybami i najróżniejszego rodzaju rupieciami, które przywalały cenny poniemiecki sprzęt modelarski. Oczywiście ani drzwi, ani okna nie zamykały się, a przenikliwy chłód listopadowy, przy braku pieców, nie pozwalał na rozprostowanie rąk.

Postanowiliśmy jednak, że w jak najkrótszym czasie modelarnia będzie czynna!

Doprowadziliśmy do porządku piece, okna i drzwi, a na bramie powiesiliśmy duży kolorowy plakat, głoszący o naszym pierwszym sukcesie: modelarnia istnieje!

Trzeba było wystarać się jeszcze o jakieś stoły, krzesła i lampy oraz zinwentaryzować cały materiał.

Gdy byliśmy już gotowi ze wszystkim, w przededniu otwarcia naszej pracowni, pewne zmiany w zarządzeniach spowodowały przydział... innego lokalu.

To spowodowało chwilę beznadziejności i bezradności po wielu tygodniach brudnej i żmudnej pracy. Przyszedł nam wówczas z pomocą prof. Porębski, obecny Kierownik Modelarni Bialskiej, który przyprowadził całą gromadę chętnych i pragnących pomóc naszym wysiłkom. W ten sposób chłopcy Bielska i Białej właściwie sami sobie urządzili modelarnię. Przenosili rzeczy i materiał modelarski z jednego lokalu do drugiego, ustawiali, sprzątali, magazynowali, w końcu uruchomili.

Tak było jesienią 45 roku. Dziś sprawa przedstawia się zupełnie inaczej. Dziś praca w modelarni idzie całą parą, a stale polepszające się urządzenia warsztatowe i nowe narzędzia podnoszą poziom wykonanych modeli.

Modelarze są podzieleni na dwie grupy: początkujących i zaawansowanych. Całokształtem prac kieruje prof. Stanisław Porębski.

Na kursie dla początkujących przerobiono teoretyczne zasady lotu i konstrukcję części składowych aparatów lotniczych, a następnie modeli szybowcowych. Praktycznie wykonano 34 doświadczalne modele kartonowe z uwzględnieniem zasad wyważania, 31 modeli beleczkowych z płatami przesuwanymi dla regulowania stabilizacji, 21 modeli szkolnych o kadłubie płaskim i płatach profilowanych z pokryciem cellonowanym, (5 modeli wykonano według wzoru „Orlątko"). W grupie zaawansowanych wykonano 25 modeli różnych typów.

W wyniku prac modelarze bielscy i bialscy wzięli udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w Warszawie w czerwcu 46 roku, w liczbie 7 zawodników, zdobywając w grupie A modelem „Orlątko" 4-te miejsce, w grupie B drugie miejsce i w grupie C drugie miejsce. Zawody w Warszawie i osiągnięte wyniki stały się zachętą do dalszej pracy modelarskiej.

Obecnie korzysta z modelarni 60 uczestników. Frekwencja w grupie zaawansowanych jest słabsza, ze względu na nawał pracy w szkołach, co jednak nie wpływa zupełnie na obniżenie ich chęci i poziomu prac, a na podstawie nabytych doświadczeń i dłuższej praktyki spodziewane są w bieżącym roku poważniejsze wyniki.

W najbliższym czasie Kierownictwo Modelarni przewiduje również zorganizowanie kursu dla instruktorów modelarstwa, co nastąpi prawdopodobnie w pierwszych miesiącach br.

WYŻSZY KURS DLA INSTRUKTORÓW SZYBOWCOWYCH

Wydział Wyszkolenia Instytutu Szybownictwa w Bielsku, zorganizował w czasie od 3 lutego do 1 marca b. r. specjalny kurs dla podniesienia kwalifikacji instruktorów szybowcowych. W związku z zatwierdzeniem nowego programu szkolenia szybowcowego, kurs ten posiada wielkie znaczenie. Możemy być pewni, że w przyszłym sezonie wyszkolenie szybowcowe stanie na wysokim poziomie, przysparzając naszemu lotnictwu sportowemu setki nowych pilotów szybowcowych.

AMERYKAŃSKIE SAMOLOTY SPORTOWE PRZYBYŁY DO POLSKI

W tych dniach przybył do Polski transport amerykańskich samolotów sportowych Piper Cub, zakupionych z demobilu armii amerykańskiej. Piper Cub jest dwumiejscową maszyną treningową. W najbliższym numerze „SiM" podamy naszym czytelnikom wyczerpujące wiadomości o tej maszynie. Samoloty zostały zmagazynowane w hangarze w Słupsku (Pomorze), gdzie czekają na dokładny przegląd techniczny.

Z zagranicy

ŁÓDŹ PODWODNA — LOTNISKOWIEC

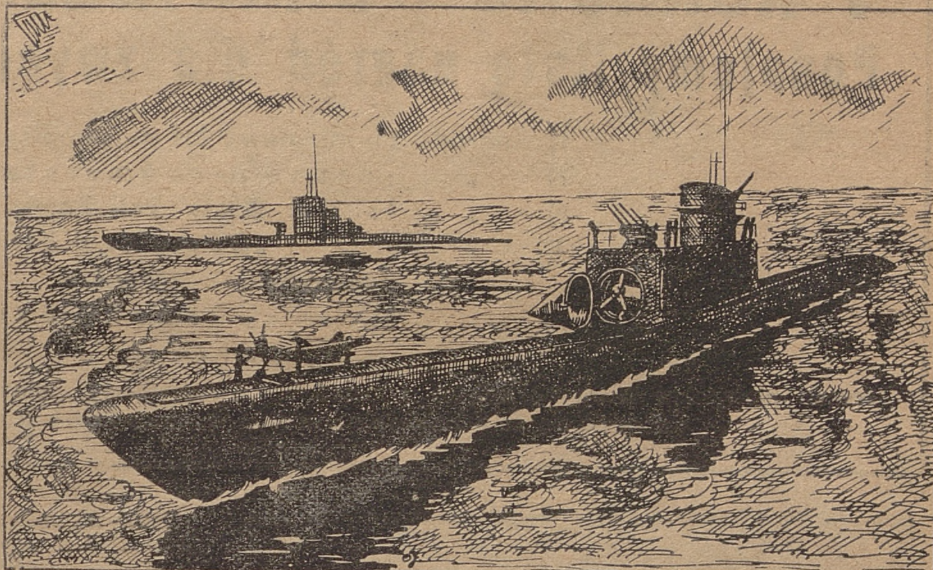
W czasie wojny Japonia posiadała znaczną ilość oceanicznych łodzi podwodnych.

Wśród innych, zbudowano wówczas jedną, o szczególnie wielkich rozmiarach, przeznaczoną na bazę operacyjną dla samolotów. Ciekawe jest, w jaki sposób ulokowano na niej samoloty. Na pokładzie znajdował się wodoszczelny hangar, mogący pomieścić trzy samoloty ze złożonymi skrzydłami. Przednie drzwi hangaru — podobne do drzwi nowoczesnych schronów, posiadające opływowe kształty, aby zmniejszyć opór czołowy — były także wodoszczelne. Dzięki temu samoloty pozostawały suche, gdy łódź zanurzała się pod wodę.

Od drzwi hangaru do dzioba łodzi biegła dróżka startowa.

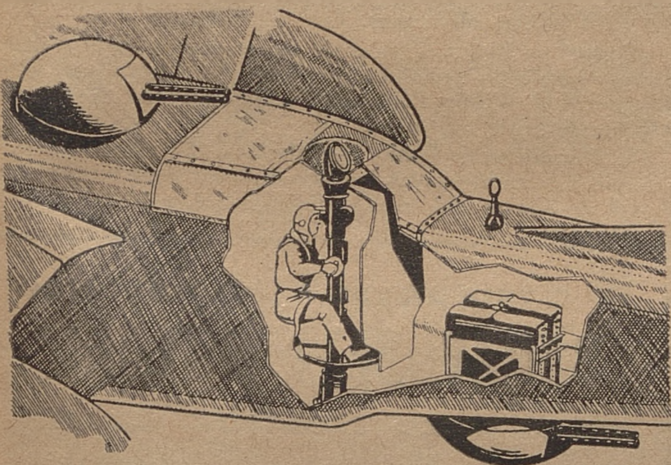
Łódź ta, największa chyba w świecie, posiadała wyporność 3000 ton. Długość jej wynosiła 120 m.

Przekazano ją nieuszkodzoną armiom Narodów Zjednoczonych.



PERYSKOPOWY CELOWNIK DLA LOTNICZYCH KARABINÓW MASZYNOWYCH

Ciekawy ten celownik posiada dwa przezierniki pryzmatyczne z otworami wejściowymi, wystającymi nad i pod kadłubem.



Dzięki regulacji odległościowej dwie pary sprzężonych karabinów maszynowych zwracają się zawsze dokładnie w tym samym kierunku co celownik.

Obydwoma wieżyczkami strzelniczymi i peryskopem kieruje jeden strzelec z bezpiecznego opancerzonego stanowiska.

Dwuprzeziernikowe urządzenie peryskopu pozwala strzelcowi przeglądać niebo i przestrzeń wokół samolotu ze wszystkich stron. Gdy atakujący samolot nurkuje, albo wznosi się i przechodzi z dolnej półkuli do górnej lub odwrotnie, — strzelec przerzuca tylko zawiasowo przytwierdzone lusterko wewnątrz przyrządu, aby przenieść linię celowania z jednego końca peryskopu na drugi.

Wieżyczki powtarzają tak szybko ruchy celownika, że można uważać ich ruchy za równoczesne. Precyzję tę osiągnięto dzięki zastosowaniu specjalnego przyrządu elektrycznego. Przyrząd ten, zmontowany na celowniku przesyła impulsy elektryczne analogicznemu, drugiemu, zmontowanemu na wieżyczce. Po odpowiednim wzmocnieniu impulsy dochodzą do silników elektrycznych a te ustawiają karabiny maszynowe zgodnie z położeniem celownika.

W czasie walki strzelec może się poruszać na swoim siedzeniu dokoła rury peryskopu i dzięki temu śledzić za atakującym samolotem w dowolnej części przestrzeni.

PIERWSI PASAŻEROWIE KOMUNIKACYJNEGO ODRZUTOWCA

Brytyjski Lancastrian, posiadający napęd złożony z dwóch silników tłokowych Merlin i dwóch odrzutowych Rolls-Royce Nene, odbył z końcem listopada pierwszy swój lot po trasie Londyn—Paryż.

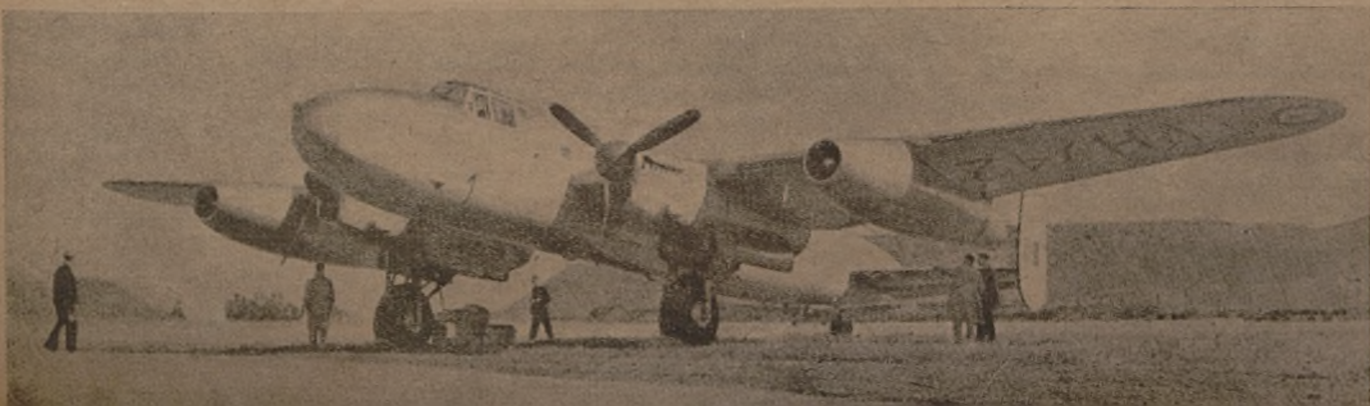
Pierwszy lot napotkał na bardzo trudne warunki atmosferyczne: czołowy wiatr i opady deszczowe na wybrzeżu.

320 km od Heatkrow do Le Bourget przebył samolot w ciągu 40 minut. Średnia szybkość przelotowa wynosiła 480 km/godz.

Pierwszymi pasażerami oprócz głównego pilota — oblatywacza zakładów Rolls-Royce, kpt. Shepherd'a, byli francuscy ministrowie: spraw wojskowych i uzbrojenia (brzmi to bardzo pacyfistycznie).

Ciekawe są wrażenia z przejścia od napędu tłokowego do odrzutowego. Oto, jak opisuje je jeden z uczestników lotu: „Przez minutę lecieliśmy w atmosferze ryku motorów i śmigieł silników tłokowych. W następnej minucie dwa Merliny wyłączono. Jedynie świst przelatującego wzdłuż kadłuba powietrza świadczył o tym, że silniki Nene pracują. Szybkościomierz wskazywał 550 km/godz., a więc o 200 km/godz. więcej, niż średnia szybkość zwykłego Lancastrian'a o silnikach tłokowych. Nie było żadnych wibracji.

Doprawdy musiałem spoglądać na przyrządy, aby przekonać się, że silniki odrzutowe rzeczywiście pracują. Ucho nie mogło mi o tym powiedzieć".



V KONKURS »SKRZYDEŁ i MOTORU«

Podajemy listę nagród dla zwycięzców konkursu

1) nagroda 15-minutowy lot na samolocie PO-2
2) „ roczna prenumerata „S i M"
3) „ książka: „Krata" Poli Gojawiczyńskiej
4) „ „ „Dymy nad Birkenau" Seweryny Szmaglewskiej
5) „ książka: „Okruchy dziejów" Z. Młynarskiego

Termin nadsyłania rozwiązań upływa 1 marca b. r. Zapraszamy czytelników na losowanie nagród, które odbędzie się dnia 5 marca o godz. 16 w lokalu Redakcji Czasopism Lotniczych



Ob. Ostrowski Eugeniusz — Łowicz. Mimo wszystko najpierw radzimy zająć się wzorami. Bez nich z samolotu OS-10 nic nie wyjdzie. Droga konstruktora lotniczego jest trudną i wymaga wiele wytrwałości. Jesteśmy pewni, że ze swoim zapałem wytrwacie, Do dra Ferra piszcie listy na adres naszej redakcji.

Ob. Korsak Z. — Prądnik. Podręcznik dla teoretycznego kursu szybowcowego ukaże się w kwietniu. Zwróćcie się do Aeroklubu Śląskiego w Katowicach (ul. Młyńska 22) o przydzielenie instruktora dla przeprowadzenia kursu. Tam też dadzą Wam adres lekarza.

Ob. Baumel Antoni — Spokojna Góra. Balsy w Polsce nie ma. Musicie na razie poprzestać na materiałach krajowych.

„Przyszli lotnicy z Kutna". Boernerowo znajduje się pod Warszawą, stąd można dojechać tam tramwajem.

Ob. Manelski Cezary — Rypin. Uważamy, że najodpowiedniejsze będzie liceum matematyczno-fizyczne, wzgl. lotniczo-mechaniczne (dla przyszłych oficerów technicznych).

Staszek B. z Tarnowa. Wątpimy, czy będąc równocześnie przybocznym drużyny harcerskiej, delegatem L. M. K., wójtem klasowym, kapitanem drużyny sportowej itd. itd. macie czas, by zajmować się wszystkim równocześnie. Lotnictwo jest dziedziną bardzo absorbującą i nie pozwala na rozpraszanie się w innych kierunkach. Z Waszej „dobrej rady" nie skorzystamy.

Ob. Osiński Zbigniew — Cieszyn. Kurs teoretyczny możecie zorganizować, mając do dyspozycji wytyczne, wydrukowane w Nr 5 „SiM". Musicie jedynie dobrać skład wykładowców, co nie powinno chyba nastręczyć trudności. Cieszymy się razem z Wami, że kierownik Kępka uruchomił wyciągarkę w Goleszowie i że nareszcie będzie można szkolić się tam do kategorii „C".

Ob. Bernas Bronisław — Opoczno. Od kandydatów do Ofic. Szkół Lotn. wymagane jest wykształcenie średnie (liceum). Przeczytajcie artykuł w nr 4 „SiM" o przyjęciach do OSL.

Ob. Rudnicki Władysław — Wieliczka. Nowości konstrukcyjne zamieszczamy regularnie. O samolocie Fairchild C 82 „Packet" napiszemy obszerniej. Pozostałe typy osłonięte są tajemnicą, na razie nie posiadamy o nich żadnych, dalszych danych.

Ob. Cytryniak A. — Radom. 1. Brak nam materiałów o lotnictwie duńskim i norweskim. 2. Nie. 3. Niejasne dla Was zdanie odnosi się do innych szczegółów, a nie do kabiny. Dziękujemy za życzenia.

Harcerski Zastęp — Wodzisław. Radzimy zwrócić się do Głównej Komendy Harcerskiej — Warszawa, ul. Wiejska 17. Za niesumienność prywatnej firmy nie możemy wziąć na siebie odpowiedzialności.

Ob. Zieliński K. — Sosnowiec. W odpowiedzi podajemy żądane dane „Łosia". Rozp. 17,9. Długość 12,9. Załoga 4 ludzi (pilot, obserwator i dwóch strzelców — radiotelegrafistów). 3 karabiny maszynowe 2 z tyłu i jeden z przodu. Bomby zawieszone były pod skrzydłami. 2 silniki 9-cylindrowe „Pegaz" 918 KM. Antena, od drążka rozwidla się do stateczników kierunku. Podwozie chowane całkowicie. Lotka w 1/5 rozpiętości skrzydeł. Kabiny obracalnej „Łoś" nie posiadał.

„Komar" — Bytów. O terminie teoretycznego kursu szybowcowego najlepiej poinformuje Was Aeroklub Szczeciński (Szczecin, Al. Wojska Polskiego 29). Napiszcie list, a na pewno otrzymacie ścisłą odpowiedź.

Ob. Szczurkiewicz Hanka — Zalesinek. Wszelkich bliższych informacji o teoretycznych kursach szybowcowych udzieli Wam Aeroklub Warszawski, ul. Chałubińskiego 4, pok. 225.

W następnym 7 (35) numerze „SKRZYDEŁ i MOTORU"

Francuskie samoloty odrzutowe.

W wyścigu z czasem (reportaż z lotu przez Atlantyk)

Modele całego świata.

Modelarnie warszawskie

Prenumerujcie „Skrzydła i Motor"

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych Red. Janusz Przymanowski, mjr. Zast. red.: Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres red. i adm. Warszawa Mokotów, ul. Maratońska 4. Telefon 89 680 — 390

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W.P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-97[illegible] [illegible] Wyd. Czasopism [illegible] Warszawa

Zakł. Graf. „Książka" W-wa Smolna 12 Opłata pocztowa uiszczona gotówką